

Method for controlling the injection amount during starting and for assessing fuel quality

Patent number: EP1223326

Publication date: 2002-07-17

Inventor: POTT EKKEHARD DR (DE); ZILLMER MICHAEL DR (DE); SPERLING HELMUT (DE)

Applicant: VOLKSWAGENWERK AG (DE)

Classification:

- International: F02D41/06; F02D41/14

- european: F02D41/00F; F02D41/06D; F02D41/14F

Application number: EP20010250446 20011219

Priority number(s): DE20011001006 20010111; DE20011001007 20010111

Also published as:



EP1223326 (A3)

Cited documents:



US4436073



US5507265



US4770135



US4582036

[Report a data error here](#)

Abstract of EP1223326

Controlling the quantity of fuel delivered during a starting process of an internal combustion engine, in which the quantity of fuel delivered is increased by a starting quantity increasing factor (F), comprises initially setting the factor (F) to a starting factor (F1) after reaching a first threshold value (Sn1) for an engine revolution (n) to a first time point (t1), determining a second time point (t2) after reaching the threshold value, raising the starting factor when the engine revolution lies below the a second threshold value (Sn2) and/or the revolution is changed after raising to the first time point below a threshold value, and canceling the starting quantity increasing factor after successfully starting the engine.

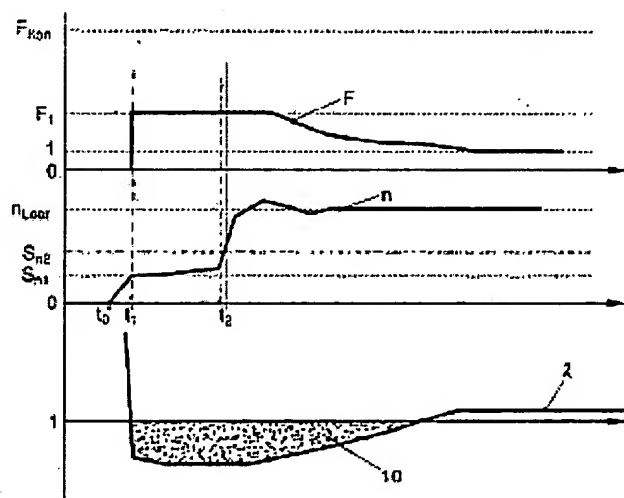


FIG. 2

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

this Page Blank (uspto)

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
17.07.2002 Patentblatt 2002/29

(51) Int Cl.7: F02D 41/06, F02D 41/14

(21) Anmeldenummer: 01250446.0

(22) Anmeldetag: 19.12.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 11.01.2001 DE 10101006
11.01.2001 DE 1010079

(71) Anmelder: Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder:
• Pott, Ekkehard Dr.
38518 Gifhorn (DE)
• Zillmer, Michael Dr.
38173 Sickte (DE)
• Sperling, Helmut
38518 Gifhorn (DE)

(74) Vertreter: Schneider, Henry, Dipl.-Ing.
Anwaltskanzlei
Gulde Hengelhaupt Ziebig & Schneider
Schützenstrasse 15-17
10117 Berlin (DE)

(54) **Verfahren zur Steuerung einer eingespritzten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges und zur Erkennung einer Kraftstoffqualität**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine, bei dem die zugeführte Kraftstoffmenge um einen Startmengen-Anhebungsfaktor erhöht wird.

Es ist vorgesehen, dass

(a) nach Erreichen eines ersten Schwellenwertes (S_{n1}) für eine Motordrehzahl (n) zu einem ersten Zeitpunkt (t_1) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) zunächst auf einen Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) gesetzt wird,

(b) ein zweiter Zeitpunkt (t_2) vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für eine Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird,

(c) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) angehoben wird, wenn die Motordrehzahl (n) zum zweiten Zeitpunkt (t_2) unterhalb eines zweiten Schwellenwertes (S_{n2}) und/oder eine Motordrehzahländerung seit Beginn der Anhebung zum ersten Zeitpunkt (t_1) unterhalb eines Schwellenwertes liegt, und

(d) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) nach erfolgreichem Motorstart zurückgenommen wird.

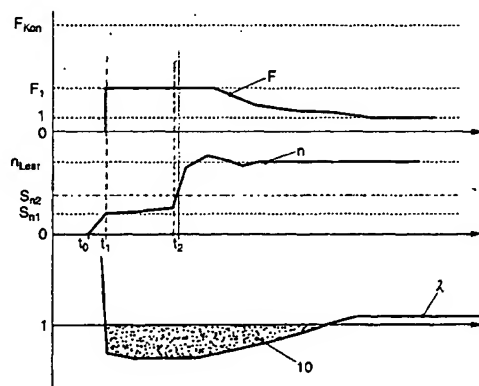


FIG. 2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft Verfahren zur Steuerung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine mit den im Oberbegriff der Ansprüche 1 und 12 genannten Merkmalen sowie Verwendungen der Verfahrens nach den Ansprüchen 26, 30 und 31.

[0002] Ein Kaltstart oder ein Startvorgang bei niedrigen Motortemperaturen erfordert unter anderem besondere steuerungstechnische Maßnahmen im Bereich der Kraftstoffzufuhr. Der Startvorgang lässt sich dabei in einzelne Phasen gliedern. Zunächst wird die Verbrennungskraftmaschine durch einen Anlasser auf eine Mindestdrehzahl beschleunigt. Nach dem Erreichen der Mindestdrehzahl wird eine Kraftstoffmenge bereitgestellt, die im Vergleich zu Kraftstoffmengen unter höheren Betriebstemperaturen um einen Startmengen-Anhebungsfaktor deutlich angehoben ist. Diese Anhebung wird üblicherweise mit oder kurz nach dem Hochlauf der Verbrennungskraftmaschine auf eine Soll-Leerlaufdrehzahl zurückgenommen.

[0003] Ein Grundproblem beim Startvorgang sowohl bei fremdgezündeten, insbesondere direkteinspritzenden, Verbrennungskraftmaschinen (Ottomotoren) als auch bei selbstzündenden Motoren (Dieselmotoren) ist eine Benetzung der kalten Brennraumwände, der Ventile, des Kolbenbodens und des Saugrohrs mit einem Kraftstofffilm. Dieser, auch als Wandfilmproblematik bekannte Nachteil zeigt sich, beispielsweise bei einer Direkteinspritzung, in der Tendenz des eingespritzten Kraftstoffes, sich an dem Kolbenboden, auf welchen der Einspritzstrahl üblicherweise gerichtet ist, abzulagern. Infolgedessen werden wesentliche Anteile der angesaugten oder eingespritzten Kraftstoffmenge bei den ersten Zündungen des Motors nicht oder nicht vollständig verbrannt, da sie wegen des noch kalten Motors nicht verdampfen können. Somit wird im Allgemeinen zu viel Kraftstoff bereitgestellt, was zur Folge hat, dass das Abgas während des Startvorganges erheblich erhöhte Anteile an nicht oder unvollständig verbrannten Kohlenwasserstoffen enthält. Da auch die zur Konvertierung der unvollständig verbrannten Kohlenwasserstoffe im Abgasstrang angeordneten Katalysatorsysteme beim Motorstart in der Regel noch nicht ihre Mindestbetriebstemperatur erreicht haben, steigt eine Gesamtemission des Kraftfahrzeugs, so dass die Einhaltung gesetzlicher Schadstoffgrenzen erschwert wird.

[0004] Die Problematik wird noch dadurch verstärkt, dass bei den herkömmlichen Lösungen die Anhebung der Kraftstoffzufuhr während des Startvorganges auf Kraftstoffe mit besonders schlechten Starteigenschaften, das heißt mit niedrigem Dampfdruck bei Ottokraftstoffen und/oder niedriger Zündwilligkeit bei Dieselmotoren, abgestimmt wird. Dafür wird der Startmengen-Anhebungsfaktor so weit erhöht, dass auch bei sehr schlechter Kraftstoffqualität ein erfolgreicher Start sichergestellt ist. Bekannte Lösungen sehen bisher ledig-

lich vor, den Startmengen-Anhebungsfaktor in Abhängigkeit von der Motortemperatur zu beeinflussen, wobei dieser mit steigender Motortemperatur herabgesetzt wird. Höhe des Startmengen-Anhebungsfaktors und die Charakteristik seiner Rücknahme orientieren sich im Wesentlichen an den Kraftstoffeigenschaften und sind demnach auf geringe Kraftstoffqualitäten ausgelegt. Normalerweise sind jedoch für im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge bessere Kraftstoffqualitäten erhältlich.

[0005] Die Kraftstoffqualität - insbesondere ein Zünd- und Verdampfungsverhalten des Kraftstoffes - hat neben den bereits erwähnten Starteigenschaften erheblichen Einfluss auf ein bereitgestelltes Antriebsmoment, einen Kraftstoffverbrauch, eine Gesamtemission und ein allgemeines Betriebsverhalten fremdgezündeter oder selbstzündender Verbrennungskraftmaschinen von Kraftfahrzeugen. So können beispielsweise bei Kenntnis von Dampfdruck und Oktan- beziehungsweise Cetanzahl Betriebsparameter, wie Einspritz- und Zündzeitpunkte, Einspritzdruck, Abgasrückführ-Massenstrom, Ladedruck, Betriebszustand einer Tankentlüftung und Position eines Nockenwellenstellers, hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, Emission und Betriebsverhalten, insbesondere bei nicht betriebswarmem Motor, optimiert werden. Bei den Lösungen des Standes der Technik zur Erkennung der Kraftstoffqualität werden Kraftstoffsensoren eingesetzt, die den Dampfdruck und die Zündwilligkeit des Kraftstoffs direkt erfassen sollen. Der Einsatz solcher Sensoren führt zu erhöhten Materialkosten und erfordert häufig aufwendige, konstruktive Maßnahmen, um für die Sensoren Bauraum an exponierter Stelle zu schaffen. Ein weiterer Nachteil derartiger Sensoren ist deren Störanfälligkeit. Zum einen hängt eine Messgenauigkeit der Sensoren von der Einhaltung ganz spezifischer Randparameter ab, die insbesondere unter den Extrembedingungen beim Startvorgang zumindest teilweise nicht eingehalten werden können. Zum anderen können durch Verunreinigungen, Kalibrierungsfehler oder ein alterungsbedingtes Driften der Sensoren erhebliche Abweichungen der gemessenen Kraftstoffqualität von der tatsächlichen Kraftstoffqualität eintreten.

[0006] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, ein Verfahren zur Anpassung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine zur Verfügung zu stellen, durch das eine bessere Adaption des Startmengen-Anhebungsfaktors an die tatsächlichen Verhältnisse während des Startvorganges, insbesondere an eine vorliegende Kraftstoffqualität, erfolgen kann. Damit einhergehend soll die Gesamtemission und der Kraftstoffverbrauch des Kraftfahrzeugs reduziert werden. Ferner soll ein Verfahren geschaffen werden, mit dem zuverlässig Aussagen über die Kraftstoffqualität getroffen werden können. Diese Aussagen sollen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt einer Motorsteuerung zur Verfügung gestellt werden.

[0007] Diese Aufgabe wird durch ein Verfahren mit

den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Erfindungsgemäß ist vorgesehen, dass

(a) nach Erreichen eines ersten Schwellenwertes für eine Motordrehzahl zu einem ersten Zeitpunkt der Startmengen-Anhebungsfaktor zunächst auf einen Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor gesetzt wird,

(b) ein zweiter Zeitpunkt vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für eine Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird,

(c) der Startmengen-Anhebungsfaktor angehoben wird, wenn die Motordrehzahl zum zweiten Zeitpunkt unterhalb eines zweiten Schwellenwertes und/oder eine Motordrehzahländerung seit Beginn der Anhebung zum ersten Zeitpunkt unterhalb eines Schwellenwertes liegt, und

(d) der Startmengen-Anhebungsfaktor nach erfolgreichem Motorstart zurückgenommen wird.

[0008] Durch diese Maßnahmen werden in der Regel während des Startvorganges geringere Kraftstoffmengen zugeführt. Im Resultat ist eine Wandfilmbildung des Kraftstoffes reduziert und eine Gesamtemission an unverbrannten Kohlenwasserstoffen HC und Kohlenmonoxid CO des Kraftfahrzeugs wird gesenkt.

[0009] Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung des Verfahrens erfolgt die Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors in Abhängigkeit von einer verstrichenen Zeit seit Beginn des Startvorganges, der Anzahl der Motorumdrehungen seit Beginn des Startvorganges, der Motordrehzahl und/oder der Motordrehzahländerung. Auf diese Weise kann die zugeführte Kraftstoffmenge besonders genau den tatsächlichen Bedürfnissen während des Startvorganges angepasst werden und die Wandfilmbildung wird weitestgehend zurückgedrängt.

[0010] Weiterhin ist bevorzugt den Startmengen-Anhebungsfaktor durch Vorgabe eines maximalen Startmengen-Anhebungsfaktors zu begrenzen. Der maximale Startmengen-Anhebungsfaktor kann insbesondere in Abhängigkeit von Parametern, wie der Motortemperatur, der Anzahl an Motorumdrehungen und der verstrichenen Zeit seit Beginn des Startvorganges, der bereits zugeführten Kraftstoffmenge und/oder der Motordrehzahl, festgelegt werden. Durch die Begrenzung des Startmengen-Anhebungsfaktors wird ein Übersteuern vermieden.

[0011] In einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung des Verfahrens wird ein dritter Zeitpunkt vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt. Der Startmengen-Anhebungsfaktor wird abgesenkt, wenn die Motordrehzahl zum dritten Zeitpunkt unterhalb des zweiten Schwellenwertes für die Motor-

drehzahl und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt. Auf diese Weise soll eine übergroße Wandfilmbildung bei schlechten Kraftstoffen vermieden werden.

[0012] In einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung letztgenannter Verfahrensführung wird beim Erreichen eines vierten Zeitpunktes der Startvorgang abgebrochen, wenn die Motordrehzahl unterhalb des zweiten Schwellenwertes oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt. Der vierte Zeitpunkt kann fest vorgegeben werden. Denkbar ist auch, den vierten Zeitpunkt anhand eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges zu bestimmen. Ein Anlasserbetrieb wird vorzugsweise zeitgleich oder zeitversetzt mit Abbruch des Startvorganges durch ein Motorsteuergerät unterbunden.

[0013] Für den Fall eines Abbruchs des Startvorganges wird bevorzugt in einem nachfolgenden und gegebenenfalls in weiteren Wiederholstarts sofort mit dem maximalen Startmengen-Anhebungsfaktor die Kraftstoffzufuhr begonnen. Vorzugsweise wird für die Wiederholstarts ein fünfter Zeitpunkt vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt. Der Startmengen-Anhebungsfaktor wird beginnend von dem maximalen Startmengen-Anhebungsfaktor abgesenkt, wenn die Motordrehzahl zum fünften Zeitpunkt unterhalb des zweiten Schwellenwertes und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt. Auch ein laufender Wiederholstart kann abgebrochen werden und durch einen oder mehrere nachfolgende Wiederholstarts ersetzt werden. Ein erfolgreicher Start kann durch Erreichen einer Leerlaufdrehzahl oder anhand einer Drehzahländerung in einem vorgegebenen Zeitintervall bestimmt werden.

[0014] Ein weiterer Aspekt der Erfindung betrifft ein zweites Verfahren mit den im Anspruch 12 genannten Merkmalen. Erfindungsgemäß wird die zugeführte Kraftstoffmenge während eines Startvorganges um einen Startmengen-Anhebungsfaktor erhöht und zwar derart, dass

(a) nach Erreichen eines Schwellenwertes für eine Motordrehzahl der Startmengen-Anhebungsfaktor zunächst auf einen niedrigen Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor gesetzt wird,

(b) nachfolgend der Startmengen-Anhebungsfaktor stetig steigend angehoben wird,

(c) ein Startzeitpunkt für einen Motorhochlauf mittels einer Hochlauferkennung bestimmt wird,

(d) ein Startmengen-Anhebungsfaktor im Startzeitpunkt und/oder ein Zeitintervall von Beginn der stetigen Anhebung bis zum Startzeitpunkt erfasst wird, und

(e) in Abhängigkeit vom Startmengen-Anhebungsfaktor und/oder dem Zeitintervall eine Kraftstoffqualität bestimmt wird.

[0015] Durch diese Maßkönnen können während des Startvorganges äußerst zuverlässige Aussagen über die Kraftstoffqualität getroffen werden, so dass dieses Verfahren besonders vorteilhaft zur Erkennung der Kraftstoffqualität, insbesondere der Zündwilligkeit und/oder der Verdampfbarkeit des Kraftstoffs, verwendet wird. Auf die übliche Sensorik kann gänzlich verzichtet werden. Gleichzeitig erlaubt das Verfahren die Verfahrensführung auf eine in einer vorausgegangenen Startphase ermittelten Kraftstoffqualität abzustimmen. Mit dieser erfindungsgemäßen Verfahrensführung wird zugleich eine Emission und ein Kraftstoffverbrauch der Verbrennungskraftmaschine während des Startvorganges gegenüber den herkömmlichen Verfahrensführungen erniedrigt.

[0016] In einer bevorzugten Ausgestaltung wird der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor für ein kurzes Zeitintervall, das insbesondere auf höchstens 1 s, vorzugsweise auf $< 0,5$ s, und besonders bevorzugt auf $< 0,2$ s, gesetzt wird, annähernd konstant gehalten. Wird ein erfolgreicher Start bereits während dieser Phase durch die Hochlauferkennung detektiert, so besitzt der Kraftstoff gute bis sehr gute Kraftstoffqualitäten. Um in diesem Fall noch genauere Aussagen über die Kraftstoffqualität treffen zu können, wird in nachfolgenden Startvorgängen der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor erniedrigt. Sind in vorhergehenden Bestimmungen andererseits sehr schlechte Zünd- und/oder Verdampfverhalten des Kraftstoffs bestimmt worden, indem der Motorstart erst deutlich nach Ablauf des Zeitintervalls ermittelt wurde, so kann ferner zwecks Verkürzung der Startdauer der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor erhöht werden.

[0017] In einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung des zweiten erfindungsgemäßen Verfahrens erfolgt eine Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors progressiv, wenn in einer vorhergehenden Bestimmung eine vergleichsweise gute Kraftstoffqualität ermittelt wurde, der Kraftstoff also ein gutes Zünd- und/oder Verdampfverhalten gezeigt hat. Bei schlechter Kraftstoffqualität erfolgt hingegen die Anhebungscharakteristik weitestgehend linear oder mit nur geringer Progression. Auf diese Weise soll eine Startdauer möglichst kurz gehalten werden, ohne dass erhebliche Abstriche bei der Bestimmung der Kraftstoffqualität in Kauf genommen werden müssen.

[0018] Ferner ist bevorzugt, den Startmengen-Anhebungsfaktor nach Erreichen des durch die Hochlauferkennung erkannten Startzeitpunktes für ein vorgebbares Zeitintervall annähernd konstant zu halten. Während dieses Zeitintervalls wird ein Verlauf der Motordrehzahl erfasst. Da der Verlauf häufig charakteristisch ist für die Kraftstoffqualität, wird er bei deren Bestimmung zur Verbesserung der Aussagekraft mit berück-

sichtigt. Je schneller der Motorhochlauf bei gleichem Startmengen-Anhebungsfaktor erfolgt, desto besser ist die Kraftstoffqualität hinsichtlich Dampfdruck beziehungsweise Zündwilligkeit. Das Zeitintervall selbst kann in Abhängigkeit von einem oder mehreren motor- oder betriebsspezifischen Parametern bestimmt werden. In Frage kommen insbesondere ein Brennverfahren, eine Zylinderzahl, ein Hubraum, ein Verhältnis Bohrung/Hub, eine Reibleistung, eine Starterdrehzahl, eine Außentemperatur oder ein Öldruck.

[0019] In einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens werden ein oder mehrere motor- oder betriebsspezifische Parameter bei der Erkennung der Kraftstoffqualität mit berücksichtigt. Auf diese Weise kann die Genauigkeit der Bestimmung weiter erhöht werden. Als motor- oder betriebsspezifische Parameter kommen insbesondere in Frage die Außentemperatur, die Starterdrehzahl, eine Bordnetzspannung, das Brennverfahren, die Zylinderzahl, der Hubraum, das Verhältnis Bohrung/Hub, die Reibleistung, der Kraftstoffdruck vor einem Injektor, ein kurbelwinkelbezogener Einspritzbeginn, ein Drosselklappenwinkel, die Position eines Nockenwellenstellers, ein Abgasrückführ-Massenstrom, die Stellung eines Tankentlüftungsventils, eine Kühlmitteltemperatur, eine Kraftstofftemperatur, ein Frischluft-Massenstrom, die Position eines Ladedruckstellers, der Zustand einer Feder und Dämpfung eines Motorlagers, die Art eines der Verbrennungskraftmaschine nachgeschalteten Kennungswandlers (Getriebe), eine rotatorische Trägheit und eine Eigenfrequenz und Dämpfung des mitgeschleppten Antriebsstranges.

[0020] Die Erkennung des Hochlaufes erfolgt vorzugsweise durch Vorgabe eines weiteren Schwellenwertes für die Motordrehzahl, der größer als der erste Schwellenwert ist, und/oder durch Vorgabe eines Schwellenwertes für eine zeitliche Drehzahländerung. Die Schwellenwerte werden dabei derart bemessen, dass bei ihrem Erreichen ein erfolgreicher Hochlauf angenommen wird.

[0021] Das zweite erfindungsgemäße Verfahren kann bevorzugt zur Beeinflussung der Motorbetriebsparameter des Kraftfahrzeuges im nachfolgenden Normalbetrieb genutzt werden, insbesondere nach dem Motorstart während der Warmlaufphase. Die in Frage kommenden Motorbetriebsparameter umfassen insbesondere einen Einspritz- und Zündzeitpunkt, einen Einspritzdruck, den Abgasrückführ-Massenstrom, einen Ladedruck, den Betrieb einer Tankentlüftung, die Position des Nockenwellenstellers und/oder die Position einer Ladungsbewegungsklappe.

[0022] Beide erfindungsgemäßen Verfahren finden vorzugsweise dann Anwendung, wenn die Verbrennungskraftmaschine fremdgezündet ist (Ottomotor), insbesondere ein direkteinspritzender Ottomotor ist. Bevorzugt ist ferner die Verwendung der Verfahren auch bei selbstzündenden Verbrennungskraftmaschinen (Dieselmotoren).

[0023] Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der übrigen Unteransprüche.

[0024] Die Erfindung wird nachfolgend in Ausführungsbeispielen anhand der zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 einen Verlauf eines Startmengen-Anhebungsfaktors, einer Motordrehzahl und eines Lambdawertes vor einem Vorkatalysator während eines Startvorganges beim Stand der Technik;

Figur 2 einen Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors, der Motordrehzahl und des Lambdawertes vor dem Vorkatalysator während eines Startvorganges nach dem ersten erfindungsgemäßen Verfahren;

Figur 3 wie Figur 2, jedoch mit einem schlechten Kraftstoff und linearer Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors;

Figur 4 wie Figur 3, jedoch mit stufenweiser Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors;

Figur 5 einen Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors und der Motordrehzahl mit einem extrem schlechten Kraftstoff;

Figur 6 einen Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors und der Motordrehzahl bei einem Wiederholstart mit einem extrem schlechten Kraftstoff;

Figur 7 einen Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors und der Motordrehzahl während eines Startvorganges nach dem zweiten erfindungsgemäßen Verfahren in einer ersten Variante; und

Figur 8 einen Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors und der Motordrehzahl während eines Startvorganges nach dem zweiten erfindungsgemäßen Verfahren in einer weiteren Variante.

[0025] Figur 1 zeigt den zeitlichen Verlauf eines Startmengen-Anhebungsfaktors F , einer Motordrehzahl n und eines Lambdawertes λ vor einem Vorkatalysator (das heißt im Rohabgas) während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine bei herkömmlicher Verfahrensführung. Die dargestellten Verläufe sind selbstverständlich nur schematisch zu sehen und können in konkreter Ausgestaltung für eine bestimmte Verbrennungskraftmaschine leicht abgeänderte Verläufe einnehmen. Die notwendigen Mittel zur Beeinflussung einer der Verbrennungskraftmaschine zugeführten Kraftstoffmenge, insbesondere zur Durchführung der

Anhebung der Kraftstoffmenge sind bekannt. Insbesondere sind steuerbare Einspritzsysteme für selbstzündende oder fremdgezündete Motoren bekannt, mit denen die Kraftstoffzufuhr zumindest quantitativ steuerbar ist. Eine Koordination einzelner, am Startvorgang beteiligter Aggregate kann in bekannter Weise über ein Motorsteuergerät erfolgen.

[0026] Mit Beginn des Startvorganges (Zeitpunkt t_0) wird die Verbrennungskraftmaschine mittels eines Anlassers zunächst mit einem Drehmoment beaufschlagt, bis ein erster Schwellenwert S_{n1} für die Drehzahl n erreicht ist (Zeitpunkt t_1). Mit Erreichen des Schwellenwertes S_{n1} zum Zeitpunkt t_1 wird die Kraftstoffzufuhr durch Einspritzen oder Ansaugen freigegeben. Die Menge des zugeführten Kraftstoffs wird während des Startvorganges um einen Startmengen-Anhebungsfaktor F_{kon} erhöht und dabei für ein vorgebares Intervall konstant gehalten, beispielsweise bis die Motordrehzahl n eine gewünschte Leerlaufdrehzahl n_{leer} erreicht hat (Zeitpunkt t_2). Nach Erreichen des Zeitpunktes t_2 wird der konventionelle Startmengen-Anhebungsfaktor F_{kon} allmählich auf den Wert 1 zurückgeführt und damit die Anhebung der Kraftstoffzufuhr gegenüber einem "Normalbetrieb" beendet. Eine Bemessung des konventionellen Startmengen-Anhebungsfaktors F_{kon} erfolgt derart, dass ein erfolgreicher Motorstart auch noch bei sehr schlechter Kraftstoffqualität, insbesondere extrem schlecht verdampfbaren und/oder entzündbaren Kraftstoffen, zu erwarten ist. Dies führt aber auch dazu, dass eine starke Wandfilmbildung in Kauf genommen werden muss. Bei den ersten Zündungen können wesentliche Anteile des Kraftstoffes nicht oder nicht vollständig verbrennen und erhöhen damit die Emission von unvollständig verbrannten Kohlenwasserstoffen erheblich. Die hohe Einspritzmenge führt zu einem sehr fetten Abgas, wobei die unterhalb einer $\lambda=1$ -Linie liegenden Flächenintegrale einen Anhalt für die HC-Emissionen während des Startvorganges liefern (Fläche 10). Je größer die Fläche 10 ist, um so höher liegt die HC-Emission. Hier macht sich besonders nachteilig bemerkbar, dass zu diesem frühen Zeitpunkt nachgeschaltete Katalysatorsysteme noch nicht auf ihre Betriebstemperatur aufgeheizt sind und eine Konvertierung von HC nicht oder nur sehr begrenzt erfolgt.

[0027] In der Figur 2 sind die Verläufe des Startmengen-Anhebungsfaktors F , der Motordrehzahl n und des Lambdawertes λ vor dem Vorkatalysator nach erfindungsgemäßer Verfahrensführung gemäß einer ersten Ausführung bei Verwendung handelsüblichen Kraftstoffes dargestellt. Nach dem Beginn des Startvorganges (Zeitpunkt t_0) wird der Motor zunächst durch den Anlasser beschleunigt, bis der erste Schwellenwert S_{n1} erreicht ist (Zeitpunkt t_1). Unmittelbar mit Erreichen des Schwellenwertes S_{n1} oder - in Abweichung zur Darstellung - mit einer geringen vorgebaren Verzögerung wird die Kraftstoffzufuhr freigegeben und zwar derart, dass zunächst ein gegenüber dem konventionellen Startmengen-Anhebungsfaktor F_{kon} (zu Vergleichszwecken

ebenfalls eingetragen) deutlich niedrigerer Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 vorgegeben wird. Mit Startbeginn wird gleichzeitig ein zweiter Zeitpunkt t_2 vorgegeben, der entweder durch ein festgelegtes Zeitintervall nach Beginn des Startvorganges (Zeitpunkt t_0) oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für eine Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird.

[0028] Im vorliegenden Fall ist die Kraftstoffqualität so gut, dass ein erfolgreicher Motorstart bereits vor Erreichen des zweiten Zeitpunktes t_2 erkannt wurde. Der erfolgreiche Start kann in an sich bekannter Weise mittels einer Hochlauferkennung erkannt werden, etwa durch Erreichen der gewünschten Leerlaufdrehzahl n_{leer} oder wie hier anhand einer Drehzahländerung in einem vorgegebenen Zeitintervall, das heißt anhand der Steigung der Kurve n . Übersteigt die Drehzahländerung einen vorgebbaren Schwellenwert für die Motordrehzahländerung, so wird von einem erfolgreichen Start ausgegangen. Nach Start des Motors wird der Startmengen-Anhebungsfaktor F zunächst noch kurze Zeit gehalten und dann allmählich auf den Wert 1 zurückgeführt. Es wird deutlich, dass im Vergleich zur konventionellen Startvorgangssteuerung deutlich niedrigere Kraftstoffmengen eingespritzt werden und demzufolge auch die Emission von unkonvertierten Kohlenwasserstoffen verringert wird (Fläche 10).

[0029] Die Figur 3 zeigt einen Startvorgang nach dem erfindungsgemäßen Verfahren analog Figur 2 jedoch mit einem Kraftstoff minderer Qualität. Zum Zeitpunkt t_2 , der - wie oben bereits geschildert - festgelegt wird, ist der Startvorgang noch nicht erfolgreich abgeschlossen worden. Der Startmengen-Anhebungsfaktor F wird dann angehoben, wenn die Motordrehzahl n zum Zeitpunkt t_2 unterhalb eines zweiten Schwellenwertes S_{n2} und/oder eine Motordrehzahländerung seit Beginn der Anhebung (Zeitpunkt t_1) unterhalb eines Schwellenwertes liegt. Eine Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors F erfolgt hier mit weitestgehend linearer Dynamik. Die Dynamik der Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors F kann in Abhängigkeit von einer verstrichenen Zeit seit Beginn des Startvorganges, der Motordrehzahl n und/oder der Motordrehzahländerung vorgegeben werden, so dass auch andere als lineare Verläufe denkbar sind.

[0030] Wenn die Hochlauferkennung einen erfolgreichen Start signalisiert, wird der Startmengen-Anhebungsfaktor F wieder allmählich auf den Wert 1 zurückgeführt. Ebenfalls kann - entsprechend der Darstellung - der zum Startzeitpunkt vorliegende Startmengen-Anhebungsfaktor F noch für ein vorgebbares Zeitintervall gehalten werden. Im Allgemeinen ist die Gesamtemission an Kohlenwasserstoffen bei einem Startvorgang mit der vorliegenden Kraftstoffqualität noch deutlich niedriger als beim Stand der Technik. Durch die gegebenenfalls längere Startdauer können zwar die Rohemissionen an Kohlenwasserstoffen durch die Verbrennungskraftmaschine ansteigen, jedoch werden die Spitz-

zenemissionen zeitlich nach hinten verschoben. Nachgeordnete Katalysatorsysteme können dann bereits ihre Mindestbetriebstemperatur zur Konvertierung der Schadstoffe erreicht haben, so dass eine Gesamtemission des Kraftfahrzeuges sinkt.

[0031] Die Figur 4 zeigt eine alternative Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors F bei ansonsten gleichen Randbedingungen, wie beim Startvorgang nach Figur 3. Anstelle eines linearen Anstiegs erfolgt hier eine stufenweise Erhöhung des Startmengen-Anhebungsfaktors F , bis die Motorhochlauferkennung einen erfolgreichen Start detektiert.

[0032] In der Figur 5 ist ein Startvorgang mit einem extrem schlechten und nicht normgerechten Kraftstoff am Verlauf der Motordrehzahl n und des Startmengen-Anhebungsfaktors F dargestellt. Wie bereits obig erläutert, wird der Startmengen-Faktor F angehoben, wenn zum Zeitpunkt t_2 nicht der zweite Schwellenwert S_{n2} und/oder der Schwellenwert für die Motordrehzahländerung überschritten ist. Die Anhebung erfolgt hier zunächst linear, wird aber insgesamt durch Vorgabe eines maximalen Startmengen-Anhebungsfaktor F_{max} begrenzt. Der maximale Startmengen-Anhebungsfaktor F_{max} soll eine übermäßige Wandfilmbildung verhindern und kann in Abhängigkeit von einer Motortemperatur, einer Anzahl an Motorumdrehungen seit Beginn des Startvorganges, einem Zeitintervall seit Beginn des Startvorganges, einer bereits zugeführten Kraftstoffmenge und/oder der Motordrehzahl n bestimmt werden.

[0033] Gleichzeitig mit Beginn der Anhebung wird ein dritter Zeitpunkt t_3 vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt. Der Startmengen-Anhebungsfaktor F wird abgesenkt, wenn die Motordrehzahl n zum Zeitpunkt t_3 noch immer unterhalb des zweiten Schwellenwertes S_{n2} und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt, um eine übergroße Wandfilmbenetzung zu verhindern. Die Absenkung erfolgt beispielweise linear bis zu einem Niveau, das vom Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 abweichen kann, vorzugsweise den Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 übersteigt.

[0034] Wenn auch bis zum Zeitpunkt t_3 noch kein erfolgreicher Startvorgang durchgeführt werden konnte, wird ein vierter Zeitpunkt t_4 vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt. Der Startvorgang wird abgebrochen, wenn die Motordrehzahl n zum Zeitpunkt t_4 unterhalb des zweiten Schwellenwertes S_{n2} oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt. Zeitgleich oder zeitversetzt mit Abbruch des Startvorganges wird ein Anlasserbetrieb vom Motorsteuergerät unterbunden, so dass ein erneuter Startversuch erst mit einer Zeitverzögerung durch erneutes Einspuren des Anlassers möglich ist.

[0035] Wird, wie im vorliegenden Fall, der Startvorgang abgebrochen, so kann zumindest ein nachfolgender Wiederholstart entsprechend der in Figur 6 aufge-

zeigten Verfahrensführung eingeleitet werden. Beim Wiederholstart wird sofort nach Erreichen des ersten Schwellenwertes S_{n1} mit Vorgabe des maximalen Startmengen-Anhebungsfaktors F_{\max} begonnen (Zeitpunkt t_1), um eine Batterie des Kraftfahrzeugs zu schonen. Einhergehend wird ein fünfter Zeitpunkt t_5 vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt. Wenn die Motordrehzahl n zum Zeitpunkt t_5 noch unterhalb des zweiten Schwellenwertes S_{n2} und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt, so wird der Startmengen-Anhebungsfaktor F abgesenkt. Selbstverständlich kann auch ein laufender Wiederholstart abgebrochen werden und durch einen oder mehrere nachfolgende Wiederholstarts wiederholt werden.

[0036] In der Figur 7 sind die Verläufe des Startmengen-Anhebungsfaktors F und der Motordrehzahl n nach der Verfahrensführung des zweiten erfindungsgemäßen Verfahrens mit einem Kraftstoff niedriger Qualität dargestellt. Dieses Verfahren dient gleichzeitig zur Ermittlung einer aktuellen Kraftstoffqualität, beispielsweise um nachfolgende Startvorgänge hierauf abzustimmen. Nach dem Start (Zeitpunkt t_0) wird der Motor zunächst durch den Anlasser beschleunigt, bis der Drehzahl-Schwellenwert S_{n1} erreicht ist (Zeitpunkt t_1). Nach Erreichen des Schwellenwertes S_{n1} oder wie hier mit leichter Verzögerung wird die Kraftstoffzufuhr freigegeben (Zeitpunkt t_2). Die Anhebung erfolgt derart, dass zunächst ein niedriger Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 vorgegeben wird. Der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 wird so gewählt, dass ein erfolgreicher Start noch nicht oder allenfalls bei Kraftstoffen mit hohem Dampfdruck beziehungsweise guter Zündwilligkeit zu erwarten ist. Um dies zu erreichen, wird gegebenenfalls der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 abgesenkt, wenn eine gute bis sehr gute Kraftstoffqualität in einer vorhergehenden Bestimmung ermittelt wurde. Würde dagegen eine sehr schlechte Kraftstoffqualität in vorhergehenden Bestimmungen ermittelt, so kann es sinnvoll sein, den Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 zur Verkürzung des Startvorganges anzuheben. Ein Zeitintervall dt_v bei konstantem Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 wird auf < 1 s, insbesondere $< 0,5$ s, vorzugsweise auf $< 0,2$ s, je nach Kraftstoffqualität in den vorhergehenden Messungen festgelegt. Wird ein erfolgreicher Start im Zeitintervall dt_v detektiert, so wird in nachfolgenden Startvorgängen der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1 gesenkt.

[0037] Nach Ablauf des Zeitintervalls dt_v beginnt im Zeitpunkt t_3 eine Phase, in der der Startmengen-Anhebungsfaktor F stetig steigend angehoben wird. Im vorliegenden Fall erfolgt die Anhebung weitestgehend linear. Bei sehr guten Kraftstoffqualitäten kann die Erhöhung zwecks Verkürzung des Startvorganges auch progressiv erfolgen. Mittels einer Hochlauferkennung lässt sich ein Startzeitpunkt t_5 bestimmen. Zur Hochlauferkennung wird ein weiterer Schwellenwert S_{n5} für die

Motordrehzahl n und/oder ein Schwellenwert für eine Drehzahländerung in einem bestimmten Messintervall vorgegeben, bei deren Erreichen ein erfolgreicher Start angenommen wird.

[0038] Mit Bestimmung des Startzeitpunktes t_5 wird gleichzeitig ein Zeitintervall dt_5 vom Beginn der Anhebung (Zeitpunkt t_3) bis zum Startzeitpunkt t_5 erfasst. Dieses Zeitintervall dt_5 und/oder ein zum Startzeitpunkt t_5 vorliegender Startmengen-Anhebungsfaktor F_5 dient als Ausgangsgröße für die Bestimmung der Kraftstoffqualität. Anhand der genannten Parameter kann mit Hilfe von Kennlinien oder Kennfeldern direkt eine Aussage über die Kraftstoffqualität, insbesondere eine Zündwilligkeit und/oder Verdampfbarkeit des Kraftstoffes, getroffen werden. Nach Detektion eines erfolgreichen Starts durch die Hochlauferkennung wird der Startmengen-Anhebungsfaktor F mit einer vorgebbaren Charakteristik auf den Wert 1 zurückgefahren, das heißt, die Anhebung der zugeführten Kraftstoffmenge wird zurückgenommen.

[0039] In Figur 8 ist ein Verlauf des Startmengen-Anhebungsfaktors F und der Motordrehzahl n während des Startvorganges nach dem zweiten erfindungsgemäßen Verfahren in einer weiteren Variante dargestellt. Bis zum Zeitpunkt t_3 - also dem Beginn der Anhebung - wird analog den Ausführungen zu Figur 7 verfahren. Eine Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors F im Zeitintervall dt_5 erfolgt hier progressiv, da üblicherweise mit potentiell guter bis sehr guter Kraftstoffqualität zu rechnen ist. Nach Bestimmung des Startzeitpunktes t_5 wird der Startmengen-Anhebungsfaktor F noch für ein Zeitintervall dt_m auf den Wert des Startmengen-Anhebungsfaktors F_5 zum Startzeitpunkt t_5 konstant gehalten. Damit einhergehend wird ein Verlauf der Motordrehzahl n in diesem Zeitintervall dt_m erfasst. Der Verlauf der Motordrehzahl im Zeitintervall dt_m ist im Allgemeinen charakteristisch für die vorliegende Kraftstoffqualität hinsichtlich Dampfdruck beziehungsweise Zündwilligkeit und wird daher zur Erhöhung der Aussagekraft der Qualitätsbestimmung mit berücksichtigt. Eine Dauer des Zeitintervalls dt_m wird in Abhängigkeit von einem oder mehreren motor- oder betriebsspezifischen Parametern bestimmt. Als motor- und betriebsspezifische Parameter kommen dabei in Frage ein Brennverfahren, eine Zylinderzahl, eine Hubraum, ein Verhältnis Bohrung/Hub, eine Reibleistung, eine Starterdrehzahl, eine Außentemperatur oder ein Öldruck.

[0040] Um noch genauere Aussagen über die Kraftstoffqualität treffen zu können, werden weitere motor- oder betriebsspezifische Parameter bei der Erkennung der Kraftstoffqualität berücksichtigt. In Frage kommen insbesondere die Außentemperatur, die Starterdrehzahl, eine Bordnetzspannung, das Brennverfahren, die Zylinderzahl, der Hubraum, das Verhältnis Bohrung/Hub, die Reibleistung, der Kraftstoffdruck vor einem Injektor, ein kurbelwinkelbezogener Einspritzbeginn, ein Drosselklappenwinkel, die Position eines Nockenwellenstellers, ein Abgasrückführ-Massenstrom, die Stel-

lung eines Tankentlüftungsventils, eine Kühlmitteltemperatur, eine Kraftstofftemperatur, ein Frischluft-Massenstrom, die Position eines Ladedruckstellers, der Zustand einer Federung und Dämpfung eines Motorlagers, die Art eines der Verbrennungskraftmaschine nachgeschalteten Kennungswandlers (Getriebe), eine rotatorische Trägheit und eine Eigenfrequenz und Dämpfung des mitgeschleppten Antriebsstranges.

[0041] Wenn die Kraftstoffqualität bestimmt wurde, kann der sich anschließende normale Motorbetrieb zwecks Minderung des Kraftstoffverbrauches und der Gesamtemission den Qualitäten des Kraftstoffes angepasst werden. Insbesondere sollen in an sich bekannter Weise Einspritz- und Zündzeitpunkt, Einspritzdruck, Abgasrückführ-Massenstrom, Ladedruck, Betrieb einer Tankentlüftung und/oder die Position des Nockenwellenstellers beziehungsweise der Ladungsmembranenklappe beeinflusst werden.

[0042] So ist beispielsweise bei direkteinspritzenden Ottomotoren bei Kraftstoffen mit niedrigem Dampfdruck, insbesondere in der Warmlaufphase nach Motorstart und vor Erreichen der Betriebstemperatur, ein sehr früher oder sehr später Einspritzbeginn sinnvoll, damit mehr Zeit für eine Verdampfung des Kraftstoffes bleibt beziehungsweise damit der noch kalte Kolbenboden weniger stark vom Kraftstoffstrahl benetzt wird.

BEZUGSZEICHENLISTE

[0043]

10	Fläche zur Abschätzung einer HC-Emission während des Startvorganges	
dt_m	Zeitintervall bei konstantem Startmengen-Anhebungsfaktor F_s	
dt_s	Zeitintervall seit Beginn der Anhebung bis zum Startzeitpunkt t_s	
dt_v	Zeitintervall bei konstantem Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor F_1	
F	Startmengen-Anhebungsfaktor	40
F_1	Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor	
F_{kon}	konventioneller Startmengen-Anhebungsfaktor	
F_{max}	maximaler Startmengen-Anhebungsfaktor	
F_s	Startmengen-Anhebungsfaktor zum Startzeitpunkt t_s	45
n	Drehzahl	
n_{leer}	Leerlaufdrehzahl	
S_{n1}	erster Schwellenwert für die Motordrehzahl n	
S_{n2}	zweiter Schwellenwert für die Motordrehzahl n	
S_{ns}	weiterer Schwellenwert für die Motordrehzahl n	50
t_0	Beginn des Startvorganges	
t_i	Zeitpunkte	
t_s	Motorstartzeitpunkt	

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung einer zugeführten Kraft-

stoffmenge während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine, bei dem die zugeführte Kraftstoffmenge um einen Startmengen-Anhebungsfaktor (F) erhöht wird, **dadurch gekennzeichnet, dass**

(a) nach Erreichen eines ersten Schwellenwertes (S_{n1}) für eine Motordrehzahl (n) zu einem ersten Zeitpunkt (t_1) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) zunächst auf einen Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) gesetzt wird,

(b) ein zweiter Zeitpunkt (t_2) vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für eine Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird,

(c) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) angehoben wird, wenn die Motordrehzahl (n) zum zweiten Zeitpunkt (t_2) unterhalb eines zweiten Schwellenwertes (S_{n2}) und/oder eine Motordrehzahländerung seit Beginn der Anhebung zum ersten Zeitpunkt (t_1) unterhalb eines Schwellenwertes liegt, und

(d) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) nach erfolgreichem Motorstart zurückgenommen wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Dynamik der Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors (F) in Abhängigkeit von einer verstrichenen Zeit seit Beginn des Startvorganges, der Anzahl der Motorumdrehungen seit Beginn des Startvorganges, der Motordrehzahl (n) und/oder der Motordrehzahländerung vorgegeben wird.

3. Verfahren nach den Ansprüchen 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) durch Vorgabe eines maximalen Startmengen-Anhebungsfaktors (F_{max}) begrenzt wird.

4. Verfahren nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** der maximale Startmengen-Anhebungsfaktor (F_{max}) in Abhängigkeit von einer Motortemperatur, einer Anzahl an Motorumdrehungen seit Beginn des Startvorganges, einem Zeitintervall seit Beginn des Startvorganges, einer bereits zugeführten Kraftstoffmenge und/oder der Motordrehzahl (n) bestimmt wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass**

(a) ein dritter Zeitpunkt (t_3) vorgegeben oder

- durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird und
- (b) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) abgesenkt wird, wenn die Motordrehzahl (n) zum dritten Zeitpunkt (t_3) unterhalb des zweiten Schwellenwertes (S_{n2}) und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt.
6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass**
- (a) ein vierter Zeitpunkt (t_4) vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird und
- (b) der Startvorgang abgebrochen wird, wenn die Motordrehzahl (n) zum vierten Zeitpunkt (t_4) unterhalb des zweiten Schwellenwertes (S_{n2}) oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt.
7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** zeitgleich oder zeitversetzt mit Abbruch des Startvorganges ein Anlasserbetrieb unterbunden wird.
8. Verfahren nach den Ansprüchen 6 oder 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** nach Abbruch des Startvorganges bei zumindest einem nachfolgenden Wiederholstart sofort mit dem maximalen Startmengen-Anhebungsfaktor (F_{max}) begonnen wird.
9. Verfahren nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass**
- (a) bei einem Wiederholstart ein fünfter Zeitpunkt (t_5) vorgegeben oder durch Erreichen eines Schwellenwertes für die Anzahl an Umdrehungen seit Beginn des Startvorganges bestimmt wird und
- (b) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) ausgehend von dem maximalen Startmengen-Anhebungsfaktor (F_{max}) abgesenkt wird, wenn die Motordrehzahl (n) zum fünften Zeitpunkt (t_5) unterhalb des zweiten Schwellenwertes (S_{n2}) und/oder des Schwellenwertes für die Motordrehzahländerung liegt.
10. Verfahren nach den Ansprüchen 8 oder 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein laufender Wiederholstart abgebrochen werden kann und durch einen oder mehrere nachfolgende Wiederholstarts wiederholbar ist.
11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein erfolgreicher Start durch Erreichen einer Leerlaufdrehzahl (n_{leer}) oder anhand einer Drehzahländerung in einem vorgegebenen Zeitintervall bestimmt wird.
12. Verfahren zur Steuerung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges einer Verbrennungskraftmaschine, bei dem die zugeführte Kraftstoffmenge um einen Startmengen-Anhebungsfaktor (F) erhöht wird, **dadurch gekennzeichnet, dass**
- (a) nach Erreichen eines Schwellenwertes (S_{n1}) für eine Motordrehzahl (n) der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) zunächst auf einen niedrigen Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) gesetzt wird,
- (b) nachfolgend der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) stetig steigend angehoben wird,
- (c) ein Startzeitpunkt (t_s) für einen Motorhochlauf mittels einer Hochlauferkennung bestimmt wird,
- (d) ein Startmengen-Anhebungsfaktor (F_s) im Startzeitpunkt (t_s) und/oder ein Zeitintervall (dt_s) von Beginn der stetigen Anhebung bis zum Startzeitpunkt (t_s) erfasst wird, und
- (e) in Abhängigkeit vom Startmengen-Anhebungsfaktor (F_s) und/oder dem Zeitintervall (dt_s) eine Kraftstoffqualität bestimmt wird.
13. Verfahren nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) derart gewählt wird, dass bei seiner Anwendung ein erfolgreicher Start noch nicht oder allenfalls bei Kraftstoffen mit hoher Qualität zu erwarten ist.
14. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 oder 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Zündwilligkeit und/oder eine Verdampfbarkeit des Kraftstoffs in Abhängigkeit vom Startmengen-Anhebungsfaktor (F_s) und/oder dem Zeitintervall (dt_s) bestimmt werden.
15. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) für ein kurzes Zeitintervall (dt_v) annähernd konstant gehalten wird, ehe die Anhebung beginnt.
16. Verfahren nach Anspruch 15, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Zeitintervall (dt_v) auf höchstens 1 s, insbesondere auf höchstens 0,5 s, insbesondere

dere auf höchstens 0,2 s gesetzt wird.

17. Verfahren nach einem der Ansprüche 15 oder 16, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) in nachfolgenden Startvorgängen erniedrigt wird, wenn der Startzeitpunkt (t_s) im Zeitintervall (dt_s) liegt.
18. Verfahren nach einem der Ansprüche 15 oder 16, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Anfangsstartmengen-Anhebungsfaktor (F_1) in nachfolgenden Startvorgängen erhöht wird, wenn der Startzeitpunkt (t_s) wesentlich nach dem Zeitintervall (dt_s) liegt.
19. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 18, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktors (F) progressiv erfolgt, wenn der Kraftstoff in einer vorhergehenden Bestimmung gutes Zünd- und/oder Verdampfverhalten zeigt.
20. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 18, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anhebung des Startmengen-Anhebungsfaktor (F) linear oder mit nur geringer Progression erfolgt, wenn der Kraftstoff in einer vorhergehenden Bestimmung schlechtes Zünd- und/oder Verdampfverhalten zeigt.
21. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 20, **dadurch gekennzeichnet, dass** zur Hochlauferkennung ein weiterer Schwellenwert (S_{ns}) für die Motordrehzahl (n) und/oder ein Schwellenwert für eine Drehzahländerung in einem Messintervall vorgegeben wird, bei deren Erreichen ein erfolgreicher Motorhochlauf angenommen wird.
22. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 21, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Startmengen-Anhebungsfaktor (F) nach Erreichen des Startzeitpunktes (t_s) für ein vorgebbares Zeitintervall (dt_m) annähernd konstant gehalten wird, wobei ein Verlauf der Motordrehzahl (n) in diesem Zeitintervall (dt_m) erfasst und bei der Bestimmung der Kraftstoffqualität mit einfließt.
23. Verfahren nach Anspruch 22, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Zeitintervall (dt_m) in Abhängigkeit von einem oder mehreren motor- oder betriebs-spezifischen Parametern, wie einem Brennverfahren, einer Zylinderzahl, einem Hubraum, einem Verhältnis Bohrung/Hub, einer Reibleistung, einer Starterdrehzahl, einer Außentemperatur oder einem Öldruck, ermittelt wird.
24. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 23, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein oder mehrere motor- oder betriebs-spezifische Parameter bei der

Erkennung der Kraftstoffqualität berücksichtigt werden.

25. Verfahren nach Anspruch 24, **dadurch gekennzeichnet, dass** die motor- oder betriebs-spezifischen Parameter zur Bestimmung der Kraftstoffqualität die Außentemperatur, die Starterdrehzahl, eine Bordnetzspannung, das Brennverfahren, die Zylinderzahl, den Hubraum, das Verhältnis Bohrung/Hub, die Reibleistung, einen Kraftstoffdruck vor einem Injektor, einen kurbelwinkelbezogenen Einspritzbeginn, ein Drosselklappenwinkel, eine Position eines Nockenwellenstellers, ein Abgasrückführ-Massenstrom, eine Stellung eines Tankentlüftungsventils, eine Kühlmitteltemperatur, eine Kraftstofftemperatur, einen Frischluft-Massenstrom, eine Position eines Ladedruckstellers, Zustand einer Federung und Dämpfung eines Motorlagers, Art eines der Verbrennungskraftmaschine nachgeschalteten Kennungswandlers (Getriebe), eine rotatorische Trägheit und Eigenfrequenz und Dämpfung des mitgeschleppten Antriebsstranges umfassen.
26. Verwendung eines nach einem der Ansprüche 12 bis 25 zur Erkennung einer Kraftstoffqualität.
27. Verwendung nach Anspruch 26, **dadurch gekennzeichnet, dass** Motorbetriebsparameter des Kraftfahrzeuges in Abhängigkeit von der Kraftstoffqualität beeinflusst werden.
28. Verwendung nach einem der Ansprüche 26 oder 27, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Motorbetriebsparameter Einspritz- und Zündzeitpunkt, Einspritzdruck, Abgasrückführ-Massenstrom, Ladedruck, Betrieb einer Tankentlüftung, Position des Nockenwellenstellers und/oder Position einer Ladebewegungsklappe umfassen.
29. Verwendung nach einem der Ansprüche 26 bis 28 insbesondere zur Beeinflussung der Motorbetriebsparameter nach dem Motorstart während der Warmlaufphase des Motors.
30. Verwendung eines Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 11 oder nach einem der Ansprüche 12 bis 25 zur Steuerung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges eines Ottomotors, insbesondere eines direkteinspritzenden Ottomotors.
31. Verwendung eines Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 11 oder nach einem der Ansprüche 12 bis 25 zur Steuerung einer zugeführten Kraftstoffmenge während eines Startvorganges eines Dieselmotors.

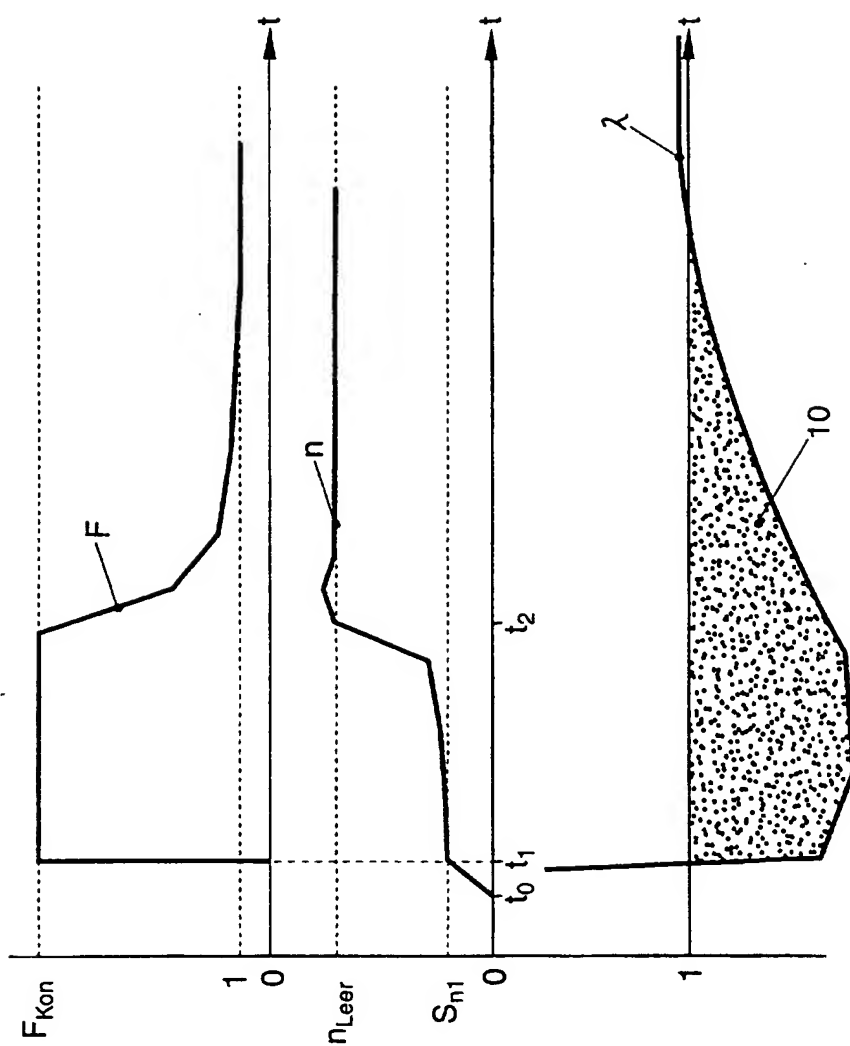


FIG. 1

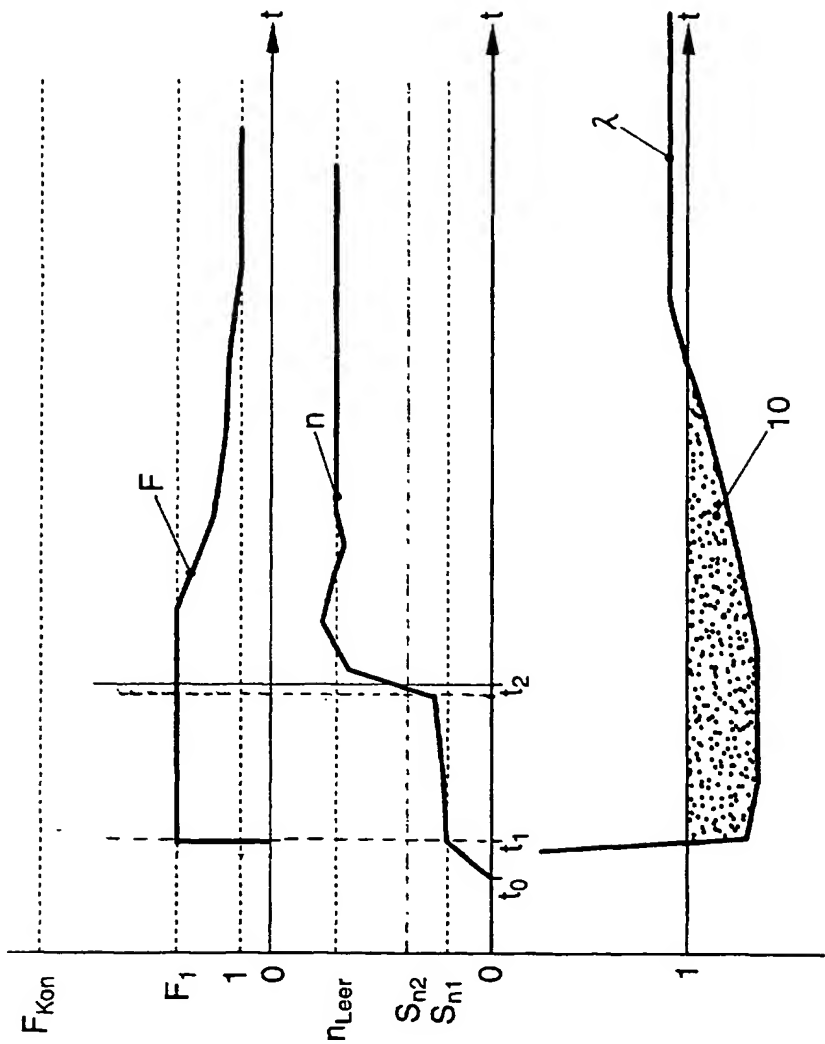


FIG. 2

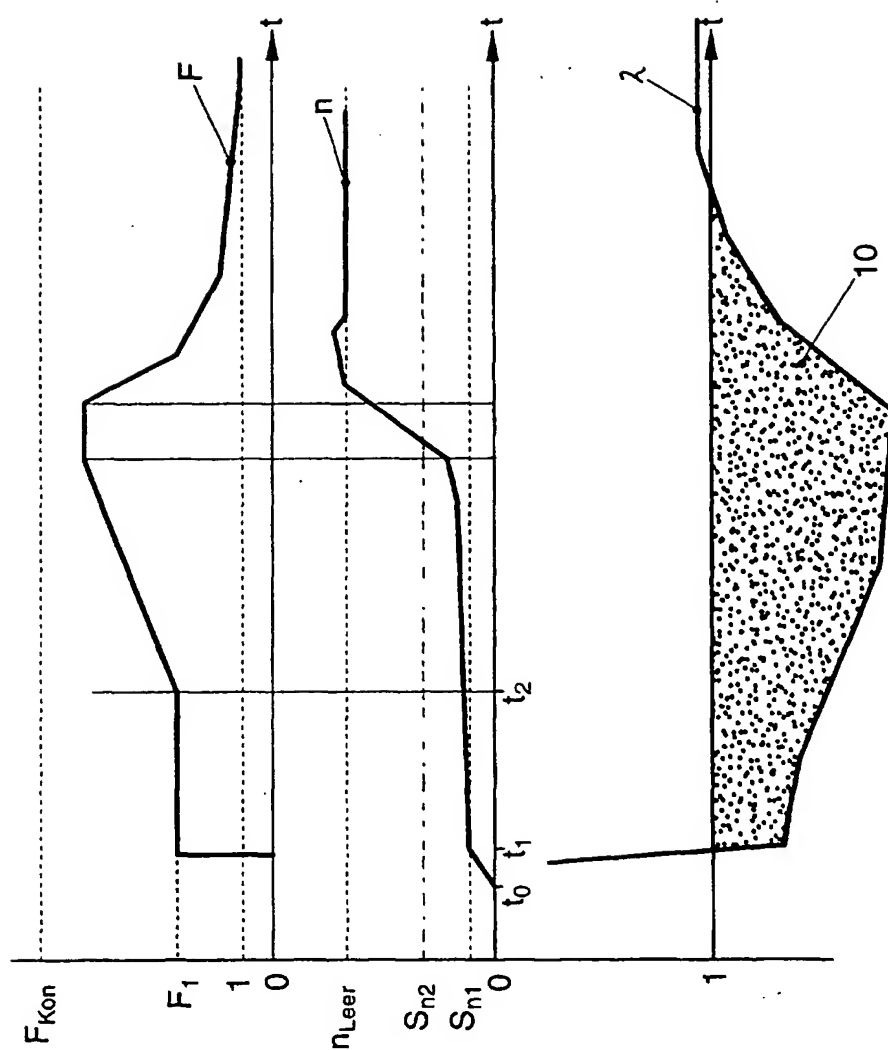


FIG. 3

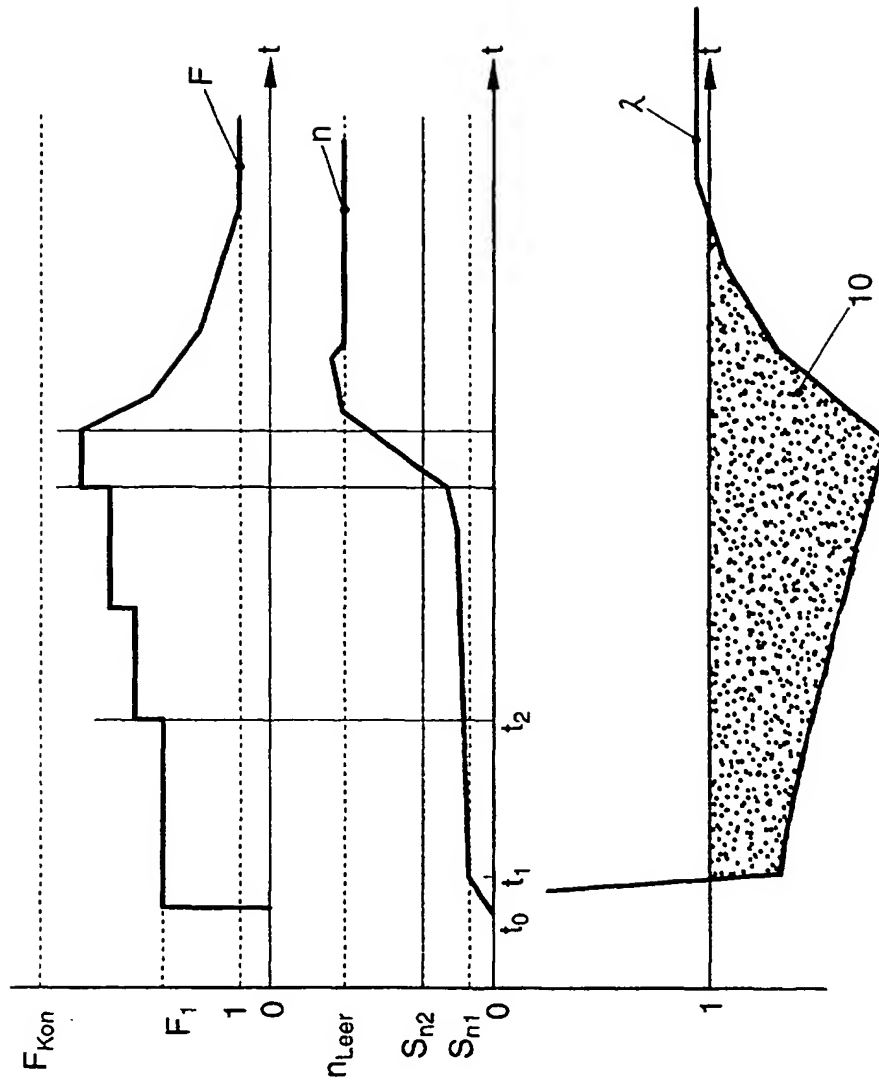


FIG. 4

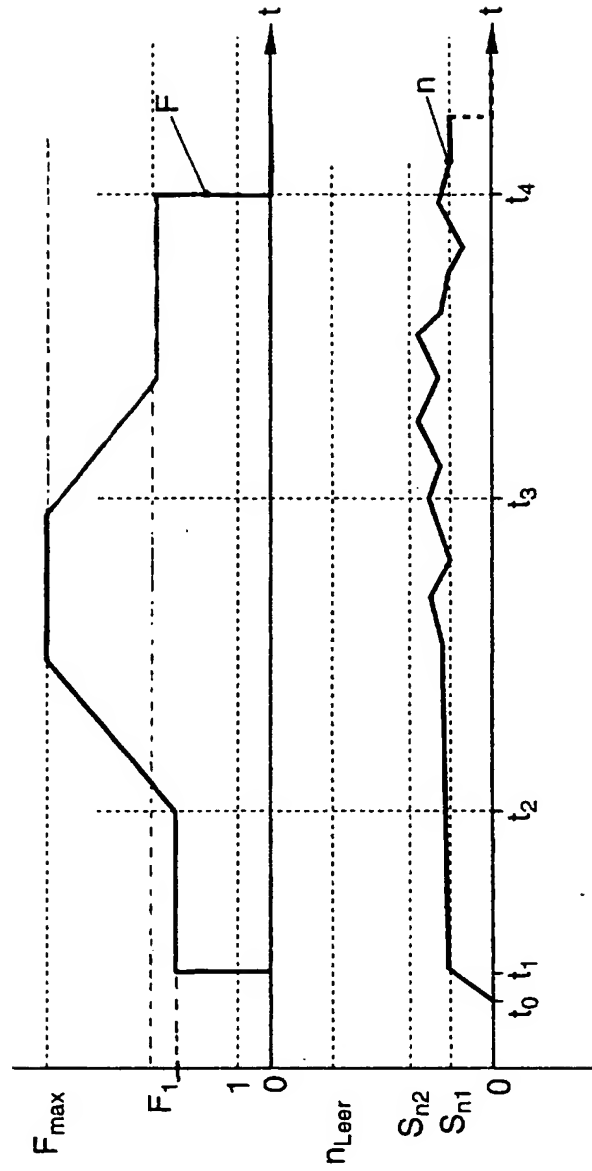


FIG. 5

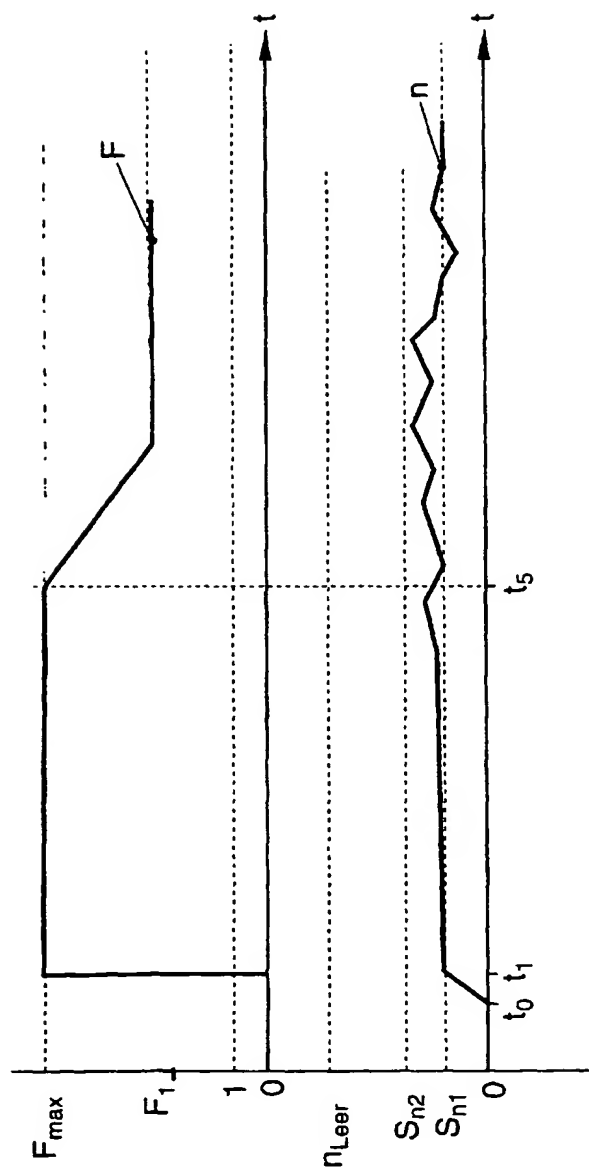


FIG. 6

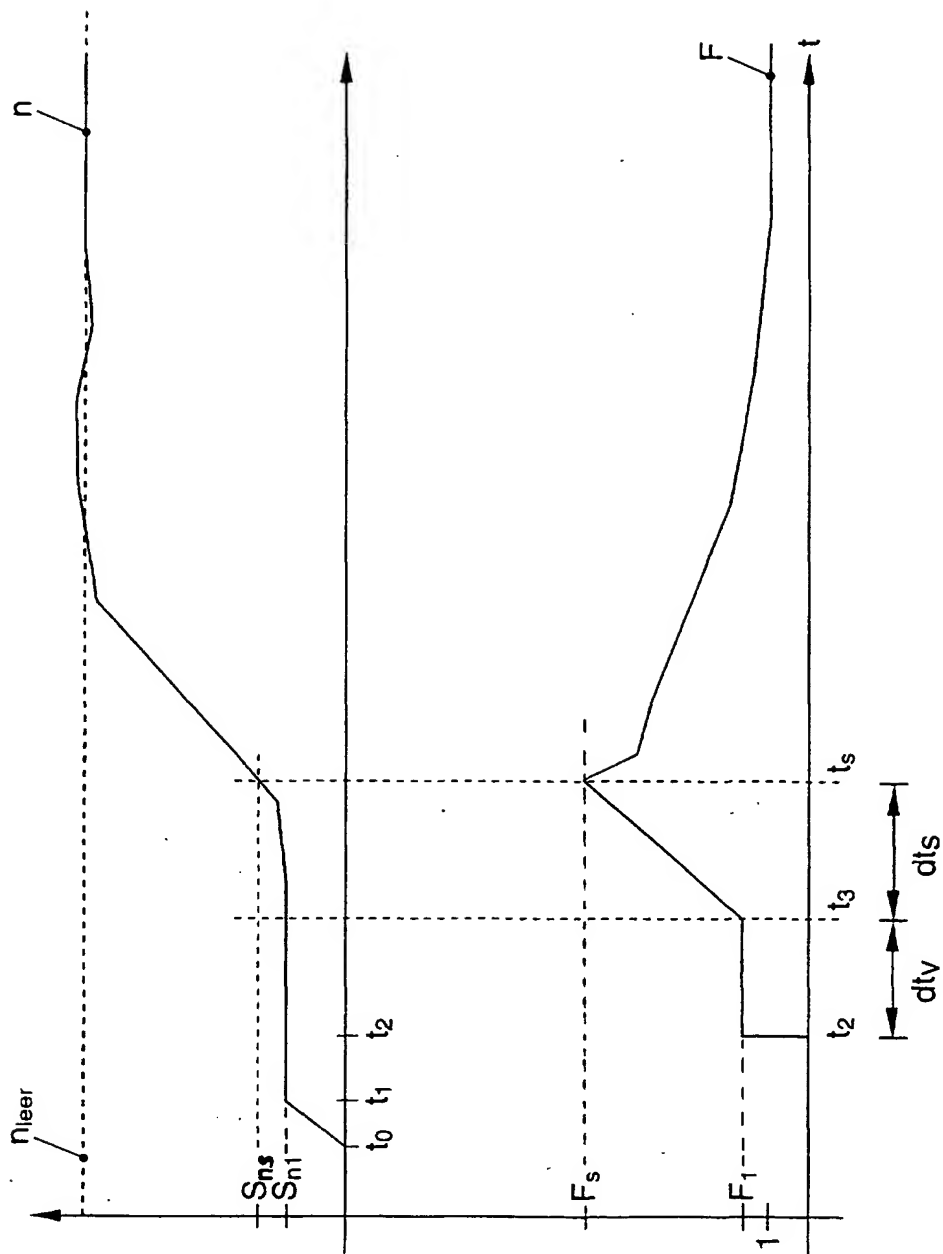


FIG. 7

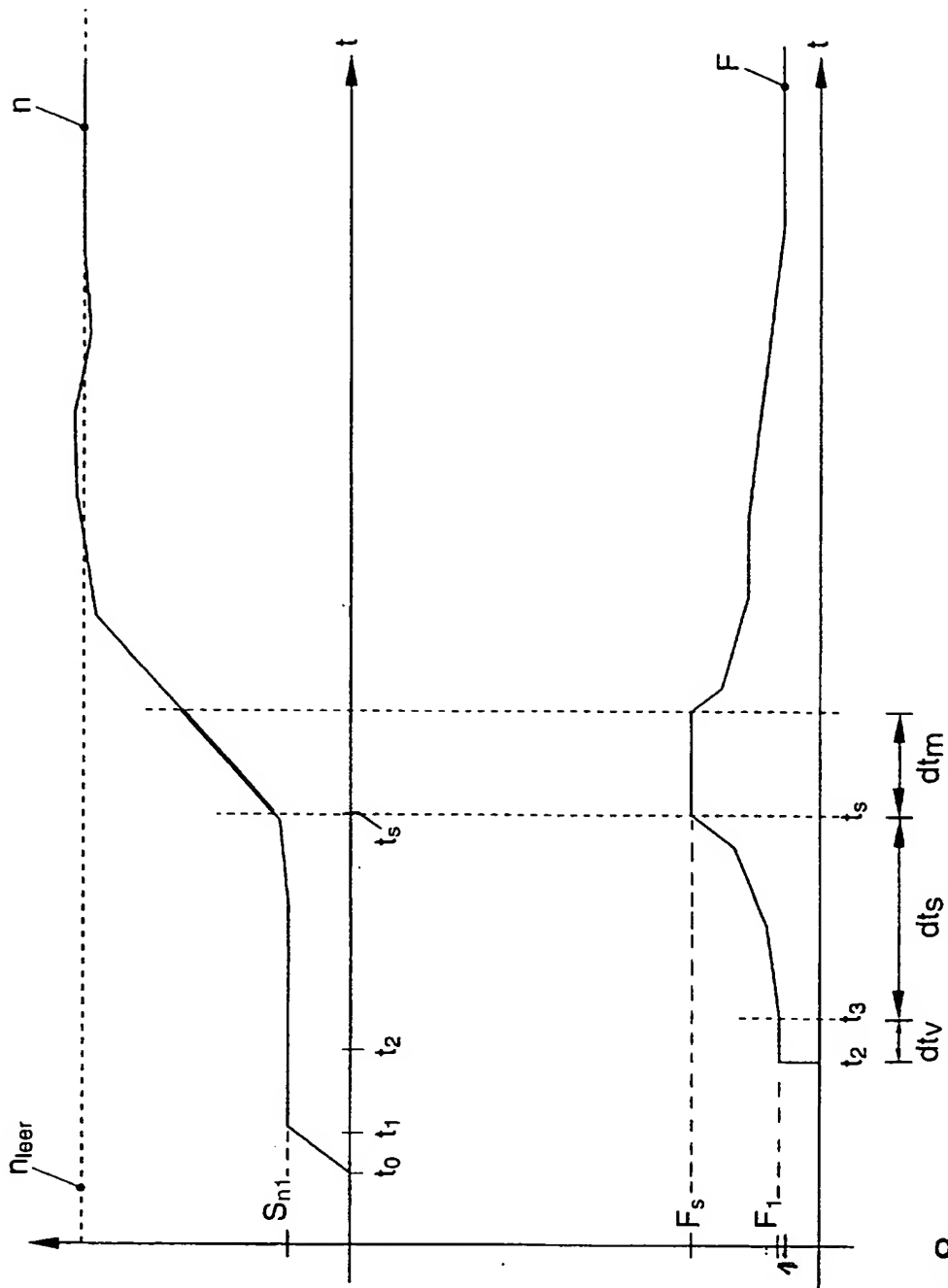


FIG. 8